

Avv. Isabella Maria STOPPANI
Via Brenta 2 A – tel. 06 8548784 – 348 3523595
00198 – R O M A
PEC: isabellamaria.stoppani@legalmail.it

Roma, 7 aprile 2023

VIA PEC: va@pec.mite.gov.it
e, p.c., via e-mail alla c.a. del Sig. RUP
Dr. Carlo Di Gianfrancesco (va-5@mite.gov.it)

Spett.le
Ministero dell'Ambiente
e della Sicurezza
Energetica
Settore Valutazioni
e Autorizzazioni Ambientali
VAS - VIA - AIA

Oggetto: Osservazioni del Comitato “TOR DI QUINTO” e di singoli cittadini proprietari, residenti e/o domiciliati nelle zone coinvolge dal “Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della Gronda Merci di Roma, cintura Nord: Lotto 1A Valle Aurelia-Vigna Clara” – Cod. Procedura ID VIP/ID MATTM 8334

L'Avv. Isabella Maria Stoppani (C.F. STPSLL55T60H501W, PEC isabellamaria.stoppani@legalmail.it), con Studio in Roma, Via Brenta 2/A, rappresentante e difensore del “Comitato dei Cittadini per il Progetto di chiusura dell'anello ferroviario di Roma”, detto anche “COMITATO TOR DI QUINTO”, nonché dei Sig.ri Massimo Renzi, Fabio Frattegiani, Alessandro Maria Martino, Antonio Amodio, Flavio Puletti e Flavio Sarti, in virtù di mandati specifici che si allegano, presenta le osservazioni in oggetto.

* * *

Nel presentare le osservazioni e proposte di modifica al progetto sulla base della documentazione in atti, si ritiene opportuno segnalare alcuni aspetti pregiudiziali.

In primo luogo, si precisa che la consultazione presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha ad oggetto il “Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della Gronda Merci di Roma, cintura Nord: Lotto 1A Valle Aurelia-

Vigna Clara”.

Sembrerebbe parlarsi, dunque, di una infrastruttura destinata esclusivamente al trasporto di merci, anche se poi la consultazione ha riguardato la chiusura dell’anello ferroviario intorno alla città di Roma, apparentemente destinata al trasporto pubblico di persone e, solo in piccola parte, al trasporto di merci.

Va altresì evidenziato come non vi sia alcun cenno alla necessaria e preliminare Valutazione Ambientale Strategica (VAS), obbligatoria per Piani e Programmi che possono avere impatti significativi sull’ambiente e sul patrimonio culturale, della quale pertanto si chiede vengano fornite informazioni e documenti circa lo stato attuale.

Quanto alla VIA, appare evidente l’inesistenza – nella documentazione messa a disposizione – dell’effettiva localizzazione delle opere di progetto sulle tavole di P.R.G. e di P.T.P.R., come in parte si dirà infra.

Ciò appare evidente da quanto affermato nel parere 19.7.2022, prot. 89845 della Regione Lazio, che si richiama integralmente, e che conclude per la necessità di una variante al P.R.G. e, stante l’interessamento di zone sottoposte a vincoli paesaggistici (Pineta Sacchetti, Corso d’acqua, Riserva Naturale Regionale Monte Mario, Parco Naturale Regionale di Veio, Parco Regionale Urbano di Pineto, aree boscate, zone d’interesse archeologico, paesaggio naturale e paesaggio naturale di continuità), per la necessità, se fattibili, di numerose deroghe.

Il Parere della Regione, infatti, espressamente prevede che “[...] trattandosi di opere pubbliche, in assenza di alternative localizzative e/o progettuali e ferma restando la necessità di verificare, in sede di autorizzazione paesaggistica, la compatibilità di dette opere con gli obiettivi di tutela e di miglioramento della qualità del paesaggio individuati dal P.T.P.R. vigente, il proponente, fatta salva

l'acquisizione del parere della Soprintendenza Archeologica statale ai sensi dell'art. 42 delle N.T.A. del P.T.P.R., potrà proporre, qualora necessario, la realizzazione degli interventi in deroga alle norme del Piano Paesaggistico, ai sensi degli artt. 12 e 14 delle N.T.A. del P.T.P.R.”

Analoga segnalazione è in atti, nella puntuale “Richiesta integrazioni documentali” relativa alla procedura di VIA del Ministero della Cultura – D.G. Archeologia, Belle Arti e Paesaggio – Servizio V, 7.2.2023, n. 004614-P, che si condivide integralmente sia per quanto attiene le tutele, che per quanto attiene l’obbligatorietà di ostensione di approfondimenti progettuali in scala adeguata con sovrapposizione del tracciato di progetto, anche per le aree di cantiere, alle aree tutelate, specificamente in relazione al P.T.P.R., come esemplificato anche nelle immagini di cui alla pagina 3 di tale richiesta, nonché per i profili legati agli aspetti archeologici (X Municipio).

Ciò premesso, si espongono nel prosieguo i rilievi offerti, con espresso riferimento alla VIA in essere, confidando che gli stessi possano portare alle opportune modifiche del progetto del Proponente, a soluzione delle numerose e gravi problematiche affliggenti l’attuale versione dello stesso.

* * *

Negli incontri che RFI ha avuto con la cittadinanza di Vigna Clara è stato illustrato il progetto di chiusura di Anello Ferroviario e pianificazione temporale degli interventi.

I residenti di Via Tuscia e via Monterosi, costituitisi nel Comitato Tor di Quinto, e consapevoli **dell’importanza dell’opera** che potenzialmente porterà benefici alla mobilità urbana dell’area Roma Nord e di Roma tutta, **non intendono pregiudizialmente opporsi** all’anello ferroviario, ma chiedono che vengano recepite alcune indicazioni/miglioramenti.

Il tracciato ferroviario del Lotto 1b ha uno sviluppo complessivo di circa 1.900 metri e congiunge la stazione Vigna Clara con quella che sarà la nuova Stazione di Tor di Quinto. In via preliminare è previsto il raddoppio della linea Valle Aurelia-Vigna Clara (lotto 1a, conclusione nel 2025), poi il tracciato prosegue lungo via Tuscia e via Monterosi, lungo la quale è previsto **l'innalzamento della linea ferroviaria – per consentire lo scavalco di via Flaminia – a circa 4-5 metri da terra** all'altezza degli ultimi palazzi di via Monterosi.

Nella tratta che attraversa Vigna Clara, secondo quanto comunicato dal Proponente, **transiteranno 282 treni al giorno, di cui 30 trasportanti merci** e avrà un impatto decisamente negativo sulle strade circostanti, in particolare di via Tuscia e via Monterosi, e sulla qualità della vita dei suoi residenti.

In linea generale, il progetto comporterà infatti:

- A.** Incremento di **rumorosità**: livelli sonori che come illustrato nella stessa relazione RFI (cfr. *Mappe acustiche post mitigazione periodo diurno e notturno (tav. 2 di 2) (NR4E11R22N5IM0004005A)*) estremamente alti anche dopo la mitigazione e che raggiungono in via Tuscia e nel corrispondente tratto di via Monterosi anche livelli di **65-70 dB**;
- B. Potenziali danni in mancanza di accurata indagine geologica ed idrogeologica e idraulica, trattandosi di zona con gravissimi dissesti geologici e idrogeologici.** La documentazione in atti è evidentemente carente di accurate indagini geologiche, idrogeologiche ed idrauliche;
- C. Incremento delle vibrazioni.** Gli edifici della zona poggiano su una zona abbondantemente infiltrata d'acqua, si veda ad esempio una indagine geologica eseguita su uno stabile della zona, che è stata stabilizzata con "abbondanti" iniezioni di cemento, tutt'ora sotto osservazione. Ulteriori vibrazioni potrebbero danneggiare in modo irreparabile la loro stabilità;

- D. Inquinamento.** Il continuo passaggio dei treni comporterà un peggioramento della qualità dell'aria per l'emissione di polveri sottili dovuto all'abrasione di ruote, rotaie e freni e dalla caduta di queste polveri in banchina. A ciò si aggiungono eventuali inquinanti trasportati dai treni merci, che potrebbero, secondo alcuni, anche trasportare rifiuti e residui di prime lavorazioni da conferire al futuro termovalorizzatore;
- E. Danni paesaggistici** ad una zona residenziale di pregio e confinante col Parco di Veio ed altri Parchi e zone-parco. Si sottolinea, come già richiamato dalla Direzione Regionale Ambiente della Regione Lazio che *“gli interventi proposti risultano in parte difforni dalle modalità di tutela delle aree tutelate per legge (beni paesaggistici di cui al Capo III delle N.T.A. del P.T.P.R.)”* (cfr. *Parere della Regione Lazio in data 19/07/2022 (MiTE-2022-0089845)*);
- F. Danno da svalutazione immobiliare:** la riapertura della stazione di Vigna Clara e la sola notizia della chiusura dell'Anello Ferroviario hanno già comportato una diminuzione del valore delle abitazioni delle zone prospicienti la ferrovia. Il completamento dell'anello e il suo funzionamento a regime, con le implicazioni sopracitate, ne comporterà un'ulteriore diminuzione.

Premesso quanto sopra in via generale, si osserva in particolare:

- 1. L'assenza di documentazione Risposta Sismica Locale, necessaria per tutto il progetto.**

Attraverso questa metodologia si valutano le variazioni in termini di ampiezza e frequenza, che subisce un input sismico (accelerogramma spettro-compatibile) nella sua propagazione dal substrato sismico (velocità delle onde di taglio di almeno 800 m/s) fino alla superficie (o al piano di imposta delle fondazioni), a

seconda delle caratteristiche fisico-meccaniche degli strati attraversati (ai sensi del D.M. 17/01/2018 Aggiornamento delle «Norme tecniche per le costruzioni»). La **Risposta Sismica Locale** (di seguito RSL) è indispensabile per le opere che RFI intende realizzare per la Gronda merci di Roma cintura nord. Esse rientrano pienamente nella classe d'uso IV che - ai sensi della Deliberazione di Giunta regionale 23 luglio 2019, n. 493 e sua Modifica del 5/11/2020 con sostituzione dell'allegato A¹ rubricato "Elenco delle strutture in Classe d'uso IV (Strategiche) e in Classe d'uso III (Rilevanti)" - prevede l'**obbligo dell'analisi della RSL per i terreni di livello di rischio sismico Medio** (esattamente come quelli interessati dal progetto che rientrano tutti in aree a rischio sismico medio). Nello specifico il lotto 1B si trova nel territorio dell'ex XX Municipio, oggi XV municipio, che secondo la nuova Classificazione Sismica della Regione Lazio del 2009 è classificato Zona sismica 3A.



La Zona sismica 3A per le opere che rientrano nella classe d'uso IV corrisponde, secondo il "Regolamento regionale 26 ottobre 2020, n. 26, per la semplificazione e l'aggiornamento delle procedure per l'esercizio delle funzioni

¹ Dove al punto delle Infrastrutture si riporta quanto segue: 1. Centrali Elettriche ad Alta Tensione; 2. Dighe connesse al funzionamento di acquedotti ed a impianti di produzione di energia elettrica; 3. Gallerie di reti viarie di tipo A o B, Ponti di reti viarie di tipo A o B e Viadotti di reti viarie di tipo A o B (Decreto Ministeriale 5 novembre 2001, n. 6792, "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"), o di tipo C se appartenenti a itinerari di collegamento tra capoluoghi di provincia non serviti da strade di tipo A o B; **4. Gallerie di reti ferroviarie, Ponti di reti ferroviarie e Viadotti di reti ferroviarie**; 5. Impianti per le telecomunicazioni (radio, televisioni, ponti radio ecc.), con altezza maggiore o uguale a 15 metri non su fabbricati esistenti; 6. Autostrade ed opere d'arte annessi; 7. Grandi stazioni o **Terminal ferroviari**, stazioni o Terminal aeroportuali, eliporti e porti.

regionali in materia di prevenzione del rischio sismico”, a livello di rischio sismico Medio come evidenziato anche dalla tabella riportata di seguito (visibile a pagina 58 del suddetto Regolamento regionale 26 ottobre 2020, n. 26.)

PROGETTI	PERICOLOSITA'				
	Zona Sismica				
	1	2a	2b	3a	3b
classi d'uso I e II	MEDIO	MEDIO	MEDIO	BASSO	BASSO
classe d'uso III	ALTO	ALTO	MEDIO	MEDIO	MEDIO
classe d'uso IV	ALTO	ALTO	ALTO	MEDIO	MEDIO

Nel medesimo Regolamento regionale si specifica, inoltre, la necessità di effettuare l'Analisi della RSL, per tutte le classi d'uso III e IV come previsto dalla DGR 493/19 ed in tutti i casi in cui (es. inversioni di velocità, bruschi passaggi di rigidezza, ecc.) il sottosuolo non è classificabile nelle categorie di cui alla Tabella 3.2.ii delle NTC'18 (come riportato nella tabella a pagg. 61-62, punto g; immagine di seguito).

Livello di Rischio Sismico MEDIO	TERRENI
	<p>a) Almeno 1 Sondaggio Geognostico con Prove SPT in foro più 1 Prova Penetrometrica statica (CPT, CPTe, CPTU), dinamica (DPSH) o dilatometriche DMT, oppure, almeno 2 Prove Penetrometriche statiche (CPT, CPTe, CPTU) o dinamiche (DPSH), che consentano di definire le caratteristiche fisico-meccaniche e dinamiche dei terreni coesivi e granulari costituenti il volume significativo fondazionale.</p> <p>b) In sostituzione delle prove di cui alla lett. a) che precede, solo per le classi III e IV: almeno 1 Sondaggio Geognostico con Prove SPT in foro più 1 Prova Penetrometrica statica (CPT, CPTe, CPTU), dinamica (DPSH) o dilatometriche DMT, che consentano di definire le caratteristiche fisico-meccaniche e dinamiche dei terreni coesivi e granulari costituenti il volume significativo fondazionale.</p> <p>c) Nel caso di esecuzione del Sondaggio Geognostico: prelievo di campioni quando la litologia consente un campionamento indisturbato o almeno significativo, del terreno fondazionale da sottoporre a Prove Geotecniche di laboratorio, certificate ai sensi dell'articolo 59 del DPR 380/2001, per la definizione delle caratteristiche fisico-meccaniche e dinamiche (Prova di Taglio Diretta, Prova Edometrica, Prova Triassiale, Prova di Taglio Ciclico, Colonna Risonante, ecc.).</p> <p>d) Almeno 2 Prove Sismiche in sito attive (MASW, SASW, MFT, FTAN, ecc.) o passive (REMI, SPAC, ESAC, f4, MAAM, ecc.), possibilmente perpendicolari tra di loro per la definizione del profilo di velocità dell'onda S.</p> <p>e) Almeno 1 Acquisizione di Microtremore Sismico a stazione singola (HVSr), per la definizione della frequenza di risonanza del terreno;</p> <p>f) Almeno una prova sismica diretta in foro (DH, CH, SDMT) eseguita fino alla profondità pari al raggiungimento del bedrock sismico o comunque fino alla profondità di almeno 30 metri; in tutti i casi in cui dovrà essere eseguito uno studio di Risposta Sismica Locale (RSL) per le classi d'uso III e IV.</p> <p>g) Analisi della Risposta Sismica Locale, per tutte le classi d'uso III e IV come previsto dalla DGR 493/19 ed in tutti i casi in cui (es. inversioni di velocità, bruschi passaggi di rigidezza, ecc.) il sottosuolo non è classificabile nelle categorie di cui alla Tabella 3.2.ii delle NTC'18, eseguita tramite:</p> <ul style="list-style-type: none"> • codice di calcolo 1D unicamente per sottosuoli costituiti da strati orizzontali continui e superficie topografica piana; • codice di calcolo 2D da eseguire per sottosuoli non costituiti da strati orizzontali continui e superficie topografica non pianeggiante. <p>ROCCE AFFIORANTI o SEPOLTE sotto terreni di copertura aventi spessore massimo di 3 metri (Substrato geologico)</p> <p>a) Almeno 2 Prove Penetrometriche statiche (CPT, CPTe, CPTU), dinamiche (DPSH) o dilatometriche DMT, che attraversino i terreni di copertura, coesivi e granulari, nel caso di ammassi rocciosi sepolti;</p> <p>b) Caratterizzazione Geomeccanica degli ammassi rocciosi affioranti, mediante esecuzione di rilevamento geostrutturale, laddove possibile, oppure per le classi d'uso III e IV, tramite almeno 1 sondaggio geognostico.</p> <p>c) Almeno 1 prova Sismica in sito attiva (Sismic Refraction, MASW, SASW, MFT, FTAN, ecc.) o passiva (REMI, SPAC, ESAC, f4, MAAM, ecc.), per la definizione del profilo di velocità dell'onda S.</p> <p>d) Almeno 1 Acquisizione di Microtremore Sismico a stazione singola (HVSr), per la definizione della frequenza di risonanza del terreno;</p> <p>e) Analisi della Risposta Sismica Locale, per tutte le classi d'uso III e IV come previsto dalla DGR 493/19 ed in tutti i casi in cui (es. inversioni di velocità, bruschi passaggi di rigidezza, ecc.) il sottosuolo non è classificabile nelle categorie di cui alla Tabella 3.2.ii delle NTC'18, eseguita tramite:</p>

In particolare, qui si specifica che la RSL dovrà essere eseguita tramite:

- codice di calcolo 1D unicamente per sottosuoli costituiti da strati orizzontali continui e superficie topografica piana;
- codice di calcolo 2D da eseguire per sottosuoli non costituiti da strati superficie topografica non pianeggiante. In altre parole, debbono essere utilizzati metodi avanzati per la rilevazione della RSL (**ossia analisi di laboratorio e down hole che nella relazione di RFI sono stati presentati ma NON utilizzati al fine di calcolare la RSL**).

In particolare, nella documentazione fornita da RFI per la **stima del rischio di liquefazione** in caso di sisma, sono utilizzati solo Metodi semplificati $F=CRR/CSR$, quando il suddetto regolamento richiede, invece, nel caso di classe d'uso IV e rischio sismico Medio (cfr. tabella sopra al punto g) metodi avanzati **in tensioni totali** (con codici di calcolo tipo SHAKE, STRATA, oppure con codici tipo NERA in cui il fattore sismico è valutato determinando CSR con un'analisi della RSL e CRR mediante prove cicliche di laboratorio) **e in tensioni efficaci** (con codici di calcolo tipo DESDRA, valutando contemporaneamente il carico sismico - CSR e la resistenza - CRR). Nella documentazione fornita, come già evidenziato, si riscontrano prove di laboratorio e down hole che però non sono utilizzate per il calcolo della RSL. Si rileva inoltre che nella Relazione geotecnica generale vengono inserite solamente le “SEZIONI GEOTECNICHE E OPERE PREVISTE NEL LOTTO 1A” mentre risultano mancanti quelle relative agli altri lotti.

Ne consegue che la documentazione attualmente presentata risulta gravemente incompleta e non rispetta la normativa tecnica per le costruzioni, attualmente vigente.

Si chiede, quindi, di visionare eventuale documentazione completa

depositata ma non resa fruibile ovvero che vengano al più presto effettuate tutte le verifiche previste a norma di legge, indispensabili per garantire la sicurezza dei passeggeri e soprattutto di coloro che risiedono nella zona interessata.

2. L'assenza di documentazione geologica, idrogeologica e idraulica

L'opera proposta, come noto, si inserisce nel quadrante nord-occidentale della Città metropolitana di Roma toccando la zona, che interessa i territori degli attuali XIII, XIV, e XV Municipi, è delimitata ad est dal Tevere e dalla porzione della città storica in destra Tevere, a nord ed a ovest dal limite comunale ed a sud dal settore sud-occidentale, con confine grossomodo lungo le vie Aurelia e Boccea.

L'area si presenta a morfologia collinare abbastanza dolce con versanti in genere da poco acclivi a molto ripidi. Nell'area si ha la presenza di un fitto reticolo idrografico a regime torrentizio e solamente i corsi d'acqua maggiori hanno uno scorrimento perenne.

L'intero settore è caratterizzato dalla presenza di vulcaniti, connesse con l'attività del Distretto Vulcanico Sabatino, sovrapposte alle serie sedimentarie sabbio-ghiaiose del Paleotevere ed a quelle sabbio-argillose del Plio-Pleistocene che affiorano ai piedi dei rilievi collinari. Lungo le valli principali, e nella piana del Tevere, affiorano terreni alluvionali di spessore variabile.

Anche in questo settore sono presenti delle aree di cava che interessano ed hanno interessato soprattutto gli orizzonti vulcanici che rappresentano degli ottimi materiali da costruzione.

Le cave sono meno frequenti che altrove (zone meridionale ed orientale) e sono quasi esclusivamente a cielo aperto.

Più rare, ma comunque presenti, zone con escavazioni in sotterraneo sia per cave sia, più frequentemente, per la realizzazione di catacombe ed aree cimiteriali sotterranee.

Da un punto di vista geologico, il settore del tracciato ferroviario interessato (Zona Vigna Clara – Collina Fleming), si inserisce all'interno dei seguenti litotipi:

- i. **Formazione del Fosso della Crescenza**, di natura alluviale, caratterizzata da ghiaie calcaree in matrice sabbiosa che sono in contatto laterale presumibilmente di tipo erosivo con i depositi alluvionali del Fosso dell'Acquatrave (Olocene), affluente in destra idrografica del Fiume Tevere;
- ii. **Formazione di Valle Giulia**, caratterizzata alla base di ghiaie poligeniche e passanti verso l'alto a sabbie e limi sabbiosi, attribuibili cronologicamente al Pleistocene medio;
- iii. **Formazione di Monte Mario**, caratterizzata alla base da sabbie grigie passanti verso l'alto a sabbie gialle con intercalazioni arenacee, attribuibili cronologicamente al Pleistocene inferiore.

Quanto suddetto è relativo alla parte del sottosuolo, ovvero ai terreni che sono stati interessati dallo scavo nel corso dei decenni. Tuttavia, si deve tenere conto anche di tutto il contesto antropico superficiale che, a partire dalla seconda metà del secolo scorso, ha interessato attraverso un intenso sviluppo urbanistico il settore della Collina Fleming. Infatti, come si evidenzia nello stralcio della Carta dello spessore della coltre dei terreni di riporto intorno alla zona della stazione di Vigna Clara sono presenti degli spessori anche dell'ordine massimo dei 10 metri. Mentre per il tratto in galleria, che si sviluppa in direzione Monte Mario, i materiali di riporto mostrano spessore dell'ordine medio di 2 metri.

I rilievi collinari di alto strutturale sono costituiti dai livelli prevalentemente

argillosi dell'unità stratigrafica del Monte Vaticano la cui formazione, nell'antico mare pliocenico, avvenne in un arco temporale compreso tra i 3,4 M.a. e 1,7 M.a. Questo ambito morfologico è rappresentato principalmente dal rilievo della dorsale collinare di Monte Mario e di Monte Ciocchi (alto strutturale) che ebbe origine a seguito di movimenti tettonici di sollevamento.

Per la sua conformazione morfologica e per l'intensa attività antropica sul territorio, l'interno del Comune di Roma è caratterizzato da forme e processi gravitativi distinti in:

- aree interessate da movimenti franosi lungo scarpate e/o pendii acclivi;
- aree interessate da movimenti franosi per sprofondamento catastrofico del piano campagna o stradale.

La falda principale nell'area della Collina Fleming è posta ad una quota compresa tra i 15 m s.l.m. (settore E della stazione di Vigna Clara) e i 40 m s.l.m. (settore W della collina).

Tali quote piezometriche correlate con le quote topografiche indicate nel Foglio CTRN 374022 "Grottarossa" alla scala 1:5.000 edito dalla Regione Lazio, corrispondono, presumibilmente, a profondità rispetto al piano campagna comprese tra i 10/12 m (Lato Via Tuscia) e i 15/17 m (Lato Via Monterosi).

Più a monte in corrispondenza dell'incrocio tra Via cassia Nuova e Via Flaminia Nuova correlando i dati delle cartografie precedentemente citate la profondità della falda principale si attesta presumibilmente intorno ai 14/15 m di profondità.

Come indicato per il contesto geologico anche per l'aspetto idrogeologico si deve considerare anche tutta la porzione superficiale interessata da ingenti interventi antropici durante lo sviluppo urbano dell'area della Collina Fleming a partire dalla seconda metà del secolo scorso.

Dall'analisi della documentazione relativa al progetto si elencano le seguenti

osservazioni:

- **Osservazioni geologiche**: generalmente l'escavazione o l'allargamento di una galleria comporta la variazione dello stato tenso-deformativo della porzione di terreno al di sopra del cavo (effetto arco). Conseguentemente se sono presenti strutture edificate in corrispondenza della cavità e/o nelle zone immediatamente limitrofe ad essa, quest'ultime possono risentire di tali cambiamenti manifestando lesioni e/o cedimenti. Nel caso specifico, le lesioni presenti su alcuni fabbricati della zona potrebbero essere connesse ai lavori già eseguiti nella galleria sottostante. Tutte queste situazioni relative a tali problematiche devono essere approfondite. Per questo, si dovranno ottenere informazioni sia sulla natura granulometrica che sui parametri geotecnici dei materiali attraversati dallo scavo del tunnel ferroviario mediante stratigrafie, SPT, prove penetrometriche dinamiche continue, prove di laboratorio, ecc.. Inoltre, si dovranno avere le sezioni geologiche reali sia longitudinali che trasversali al cavo per definire l'impatto rispetto ai piani di imposta dei vari fabbricati e delle strutture presenti. Al tempo stesso sarebbe utile avere i progetti degli edifici per capire la tipologia di fondazione e la reale quota di imposta delle stesse.

Non meno importante è l'aspetto dei materiali di riporto che sono presenti in maniera diffusa e con spessori molto variabili nella zona in esame. Tali materiali, se costituiscono il terreno di imposta dei fabbricati, possono mostrare dei cambiamenti nel tempo riguardo il grado di addensamento indotti da variazioni del contenuto d'acqua, da sollecitazioni esterne (come le vibrazioni da traffico viario e ferroviario) e conseguentemente trasmetterli alle strutture edificate. Non solo, in mancanza di edifici i fenomeni che si possono creare su strade o terreni naturali sono voragini improvvise.

Quindi, anche i vari episodi censiti dalla stampa locale di aperture di cavità nelle varie arterie viarie potrebbero essere correlati all'opera in sotterraneo. Ovviamente, il tutto va comprovato in presenza di dati geologici-tecnici reali ed inerenti al caso specifico.

- **Osservazioni idrogeologiche ed idrauliche:** generalmente una galleria scavata o allargata in presenza di falda porta ad una modifica del regime idraulico dell'area con conseguenze dirette in termini di abbassamento della quota della superficie piezometrica che induce indirettamente una variazione del grado di addensamento di materiali presenti generando fenomeni di consolidamento manifestandosi in con cedimenti puntuali e differenziali del terreno che se edificato comporta conseguenze strutturali (lesioni, fratture, cedimenti fondali) alle opere presenti. Delle considerazioni specifiche per il settore di studio non possono essere fatte alla luce della mancanza di dati diretti (piezometri) tradotti in sezioni idrogeologiche di dettaglio con indicazione della quota della falda principale ed eventuali acquiferi sospesi nei livelli più superficiali. Quindi servirebbero tali elaborati per comprendere e definire se e quali acquiferi sono stati intercettati dallo scavo e dare spiegazioni in merito.

In aggiunta, è noto che nella zona interessata sono presenti dei fabbricati che nel corso degli ultimi anni hanno visto la necessità di installare delle idrovore, all'interno dei piani seminterrati, per espellere quantitativi importanti di acqua, dovute a infiltrazioni provenienti dalle murature, che si sono manifestate improvvisamente senza interventi diretti sugli edifici stessi.

Il quadro così delineato, sia pur sinteticamente, appare **evidentemente sottovalutato dal Proponente, che non sembra depositare alcuna**

documentazione d'indagine al riguardo. Si sollecita, dunque, ogni necessario, prodromico ed accurato supplemento d'indagine, ad evitare danni gravi ed irreparabili.

3. L'inesattezza documentazione archeologica sul lotto 1A

Dal punto di vista archeologico, la scarsa documentazione fornita si riferisce al solo lotto 1A. Si tratta di un breve paragrafo a pag. 26 della Relazione generale di RFI, che si riporta di seguito.

10 ARCHEOLOGIA

Nell'ambito del PFTE della Gronda Merci-Cintura Nord è stato redatto lo Studio Archeologico, in coerenza a quanto previsto dall'art. 25 del D.Lgs.50/2016, in materia di "verifica preventiva dell'interesse archeologico". Il suddetto Studio contiene gli esiti dei dati bibliografici e d'archivio, derivanti dall'analisi della cartografia storica, l'esito delle ricognizioni volte all'osservazione dei terreni (attività di survey), nonché gli esiti della lettura archeologica dei sondaggi geologici eseguiti. La valutazione del rischio archeologico potenziale delle opere civili in progettazione ha tenuto conto delle presenze archeologiche comprese in una fascia a cavallo delle aree interessate dalle opere in progetto e della loro potenzialità di rischio, in base alla fonte di informazione pertinente al record archeologico. Nell'ambito della suddetta valutazione sono state considerate ubicazione ed entità delle testimonianze antiche, la distanza di queste ultime rispetto alle opere in progetto, nonché al grado di attendibilità connesso alla ubicazione delle testimonianze archeologiche, correlate alla tipologia delle opere in progetto.

L'iter della 'verifica preventiva dell'interesse archeologico' è stato avviato

mediante trasmissione alla Soprintendenza territorialmente competente dello Studio Archeologico e degli elaborati qualificanti di progetto, con nota prot.ACGN.PMMVVO.0116890.21.U del 05.11.2021. La Soprintendenza, in merito al Lotto1a in questione, con nota prot. MIC|MIC SS-ABAPRM|07/12/2021|0054871-P del 07.12.2021 ha espresso parere favorevole, **con prescrizione di assistenza archeologica in corso d'opera.** Pertanto, in coerenza con tale prescrizione, è stata prevista l'assistenza archeologica a tutte le attività che comportino scavi-movimento terra.

Tale parere non viene tuttavia allegato alla documentazione. Si sottolinea invece che, come riportato nel *Parere della Regione Lazio in data 19/07/2022 (MiTE-2022-0089845)*, cronologicamente successiva al presunto parere favorevole della Soprintendenza archeologica, la Direzione Regionale Ambiente della Regione Lazio non solo ritiene gli interventi previsti per tale tratta difformi in parte dalle modalità di tutela delle aree di interesse paesaggistico tutelate per legge, ma **richiede l'acquisizione del parere della Soprintendenza Archeologica statale ai sensi dell'art. 42 delle N.T.A. del P.T.P.R.**, prima di prevedere interventi in deroga alle norme del Piano paesaggistico. Ci si chiede, a questo punto, ***se esista un parere positivo della Soprintendenza che autorizza i lavori con la sola assistenza archeologica, e si evidenzia la necessità di produrlo, integrando la documentazione già in atti evidentemente carente sul punto.***

Appare probabile, invece, che la sola prescrizione di assistenza archeologica si riferisca ai previsti sondaggi, dei quali non si ha, peraltro, alcuna traccia.

Infatti, nella nota 7.2.2023 inviata al MiTE dal Ministero della Cultura, DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO SERVIZIO V, inerente alla *Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai*

sensi dell'art. 23 del D.Lgs.n.152/2006, integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997, per il Progetto di fattibilità tecnico economica della Gronda Merci di Roma, cintura Nord: Lotto 1A Valle Aurelia-Vigna Clara". CUP: J31H03000180008. Proponente: Rete ferroviaria italiana S.p.A., il Ministero richiede integrazioni documentali a RFI.

Il documento segnala, in seguito agli esiti istruttori comunicati dalla competente Soprintendenza Speciale di Roma con nota prot.n.36927 del **10.08.2022** poi perfezionati per gli aspetti archeologici con nota prot.n. 43750 del **30.09.2022**, ai fini della corretta formulazione delle valutazioni di competenza di detta Direzione Generale, alcune importanti criticità e/o difformità per cui viene richiesto approfondimento documentale. In particolare, con riferimento agli aspetti archeologici, la Soprintendenza comunicava nella richiamata nota n.43750/2022 esaminato il PFTE e lo studio archeologico, che con nota prot.n.54871 del 7.12.2021 ha rilasciato il parere richiesto nel quale, con riferimento al territorio del Municipio Roma XIV, ha comunicato a Italferr **la necessità di effettuare saggi di scavo a cielo aperto (art. 25 co. 8 lett. c), da condurre fino a quota archeologica o geologica, in corrispondenza dell'intera superficie interessata dall'imbocco per la nuova galleria denominata Bivio Pineto- Stazione Aurelia che verrà realizzata a oltre m.40 di profondità; ad oggi, tali saggi non sono stati intrapresi, né è stato redatto il relativo piano indagini.** Relativamente al tratto di intervento dal bivio Pineto fino all'imbocco della Galleria Monte Mario, invece, la Soprintendenza competente ha comunicato che sarà sufficiente prevedere l'assistenza archeologica in corso d'opera.

La Soprintendenza, quindi, nel documento in parola richiede a RFI di fornire riscontro a quanto segnalato dalla Soprintendenza, e di predisporre il piano

delle indagini da sottoporre all'approvazione della competente Soprintendenza Speciale di Roma, dopo aver sottoscritto l'accordo previsto ai sensi dell'art.25. co.14 del D.Lgs.n.50/2016. Tutta la documentazione dovrà essere trasmessa anche a questo Ufficio insieme agli esiti dei saggi collazionati e documentati nella relazione Archeologica definitiva ai sensi dell'art.25, co.9 del sopra richiamato Decreto, ai fini delle valutazioni di competenza nell'ambito del presente procedimento. Si segnala, infine, che in relazione agli esiti degli scavi potrebbero essere richiesti e prescritte anche modifiche del tracciato o del progetto, in conseguenza dell'importanza degli eventuali ritrovamenti di resti archeologici e della loro conservazione.

Ne deriva che quanto affermato nella relazione generale non solo è inesatto ma gravemente difforme dal parere emesso dalla Soprintendenza.

A quanto sembra, dunque, le indagini devono essere ancora pianificate, approvate e quindi realizzate ed il loro esito potrebbe richiedere sostanziali modifiche di progetto!

Si stigmatizza tale comportamento omissivo, e chiede urgenti chiarimenti al riguardo.

4. L'assenza di documentazione archeologica sul lotto 1B

Sebbene, come noto, la VIA oggetto di osservazioni sia relativa al solo Lotto 1A, in occasione degli incontri pubblici organizzati da RFI per la realizzazione della gronda merci Roma cintura nord, RFI ha annunciato una imminente estensione dei lavori anche al Lotto 1B.

Se, dunque, i due Lotti sono davvero così intrinsecamente collegati tra loro, è quantomeno assurda **l'assenza totale all'interno della documentazione depositata di quella archeologica, inerente quest'area e dei relativi**

nullaosta della Soprintendenza competente, in assenza dei quali non vi è la possibilità di procedere ai lavori.

Poiché il Proponente asserisce di poter in rapida sequenza procedere ad eseguire i lavori sia del Lotto 1A, che del Lotto 1B, sono necessarie urgenti delucidazioni e approfondimenti in tal senso e se esiste una seconda relazione inviata per il lotto 1B alla Soprintendenza è necessario che sia messa agli atti.

La carenza documentale si rivela laddove emerge – sia pur in maniera sibillina – la presenza di effettivi reperti archeologici rinvenuti tra V e VI miglio della via Flaminia (cfr. allegato 7 a pag. 77, dove c'è una cartina in cui si comprende bene la numerosità; si veda anche cartina del Municipio XV).

Ora, tra la documentazione depositata da FSI si rintraccia solo una carta dei beni archeologici che riguarda non solo il lotto 1A ma anche il lotto 1B ma non viene sovrapposta né alla disposizione del progetto ferroviario né alle infrastrutture necessarie in fase di cantiere.

Si evidenzia, inoltre, che una struttura di pesante impatto come quella proposta in elevato nel lotto 1B per la realizzazione della Gronda merci, andrebbe a interferire con il progetto, più volte proposto ma ancora non realizzato, di valorizzazione delle aree archeologiche lungo la Flaminia all'interno del XV municipio. Un progetto che finalmente agevolerebbe la fruibilità (ad oggi quasi nulla) di queste aree archeologiche.

5. La sostenibilità del Progetto, anche nell'ottica degli obiettivi fissati dal PNRR

Al punto 3 degli obiettivi del PNRR si evidenzia la voce: **Infrastrutture per una mobilità sostenibile**. È a questo obiettivo che si riferiscono i finanziamenti che

RFI riceverebbe per questo progetto. La mobilità sostenibile è un sistema ideale dei trasporti che permette di ridurre l'impatto ambientale del settore, rendendo al contempo gli spostamenti più efficienti e veloci, favorendo l'ecologia e l'ambiente e la qualità della vita delle persone. Punta alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, dell'inquinamento acustico e il degrado del territorio.

Il progetto proposto da RFI creerebbe un pesante degrado del territorio, con un importante impatto ambientale anche in aree protette o in prossimità di esse, determinerebbe un pesante inquinamento atmosferico dovuto alle polveri sottili e anche un pesantissimo inquinamento acustico. Si chiede cosa resta della mobilità sostenibile in questo progetto, che non favorisce neanche il transito agevolato di passeggeri perché forse tra molti anni sarà attivata la funzione di anello ferroviario dato che ad oggi l'unica parte finanziata sembra essere quella legata alla sola Gronda merci?

6. Il mancato rispetto delle distanze di legge per la posa dei binari

Si segnala che, dalla documentazione progettuale in atti, emerge con chiarezza il mancato rispetto, da parte del Proponente, delle distanze di legge previste per la posa dei binari rispetto agli immobili di via Monterosi. Tali misure sono addirittura dimezzate rispetto ai limiti di legge, con ogni conseguente grave ripercussione e danno sull'edilizia, sulla stabilità geologica, ambientale e con i gravi effetti sulla salute (rumore, inquinamento ambientale e paesaggistico) di cui si dirà meglio nei paragrafi che seguono.

7. La compatibilità elettromagnetica

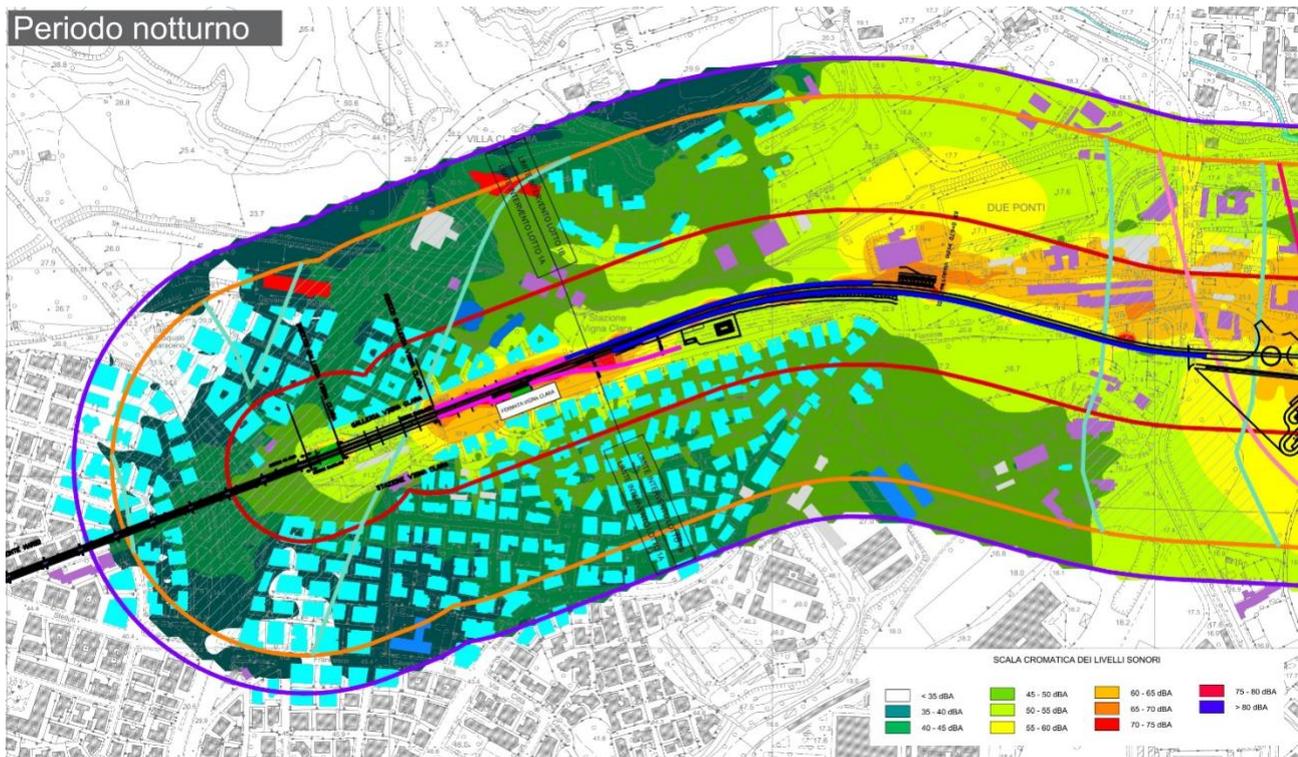
Per comprendere l'impatto elettromagnetico del progetto, occorrere poter visionare la documentazione relativa agli impianti che saranno realizzati presso e/o in prossimità della stazione, il loro scopo, la loro portata, la potenza irradiata, le frequenze utilizzate, il periodo di esposizione.

Di norma, nella realizzazione di un impianto radiomobile esistono vincoli a rigide regole per l'emissione soggetta a severe normative e al controllo dell'ARPA regionale di riferimento; così dovrebbe essere anche per altri apparati. Nessuna documentazione, tuttavia, sembra essere presente al riguardo, tra quelle dedotte dal Proponente.

In riferimento ai tempi di compatibilità elettromagnetica, si richiede evidenza circa gli impianti che saranno realizzati presso e/o in prossimità della stazione, il loro scopo e in riferimento a eventuali campi elettromagnetici la loro distribuzione spaziale, la portata della copertura, la potenza irradiata, le frequenze utilizzate, il periodo di attività e di conseguente esposizione.

8. Il rumore

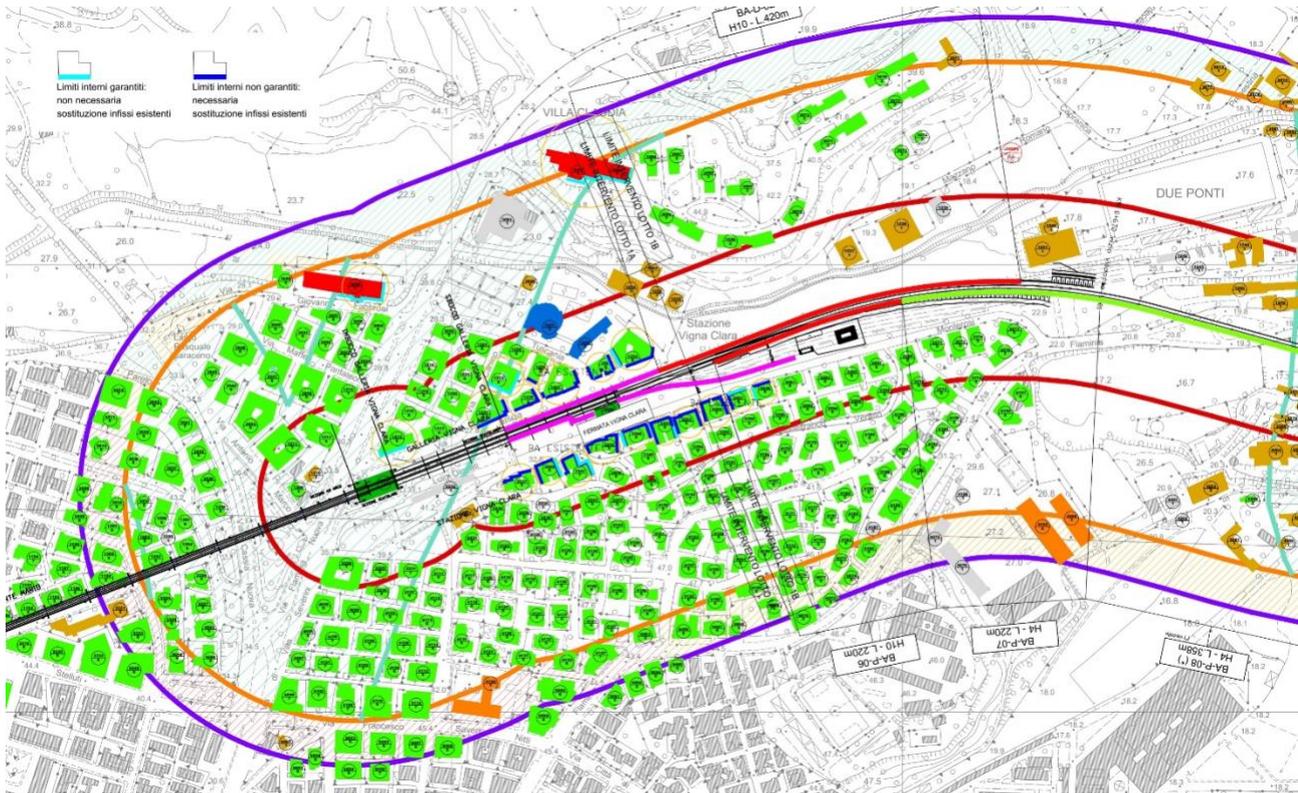
I livelli di rumorosità indotte dalla ferrovia e dal continuo passaggio dei treni, secondo lo studio acustico approssimato di RFI condotto con l'ausilio del modello di simulazione SoundPLAN, **raggiungerà livelli inaccettabili anche dopo i previsti interventi di mitigazione.** Tale livello risulta essere superiore a 60-65 dB anche nel periodo notturno! (*cfr. Mappe acustiche post mitigazione periodo diurno e notturno (tav. 2 di 2)*).



Le prescrizioni di RFI per la mitigazione del rumore, nei casi in cui dalle simulazioni effettuate sulla base di soli modelli teorici le barriere antirumore non consentissero un contenimento adeguato del disturbo entro i limiti di legge, prevedono addirittura la sostituzione degli infissi con soluzioni in grado di limitare il rumore residuo!

(cfr. *Planimetria di localizzazione degli interventi di mitigazione acustica (Tav. 3 di 3)*).

Si noti che per gli edifici di via Tuscania e via Monterosi in corrispondenza della “sezione scatolare”, ovvero la parte coperta della stazione di Vigna Clara (Piazza Diodati) il problema della sostituzione degli infissi, secondo RFI, “non si pone”, confermando indirettamente l’efficacia della soluzione “scatolare” ovvero della copertura/interramento della ferrovia.



Il problema, anche se con marginali differenze di distanze fra abitazioni e ferrovia e di conseguenti marginali differenze di intensità, coinvolge tutti i palazzi di via Tuscia e via Monterosi, a prescindere dalla rispondenza alle normative di legge, in termini di disturbo e impatto sulla salute dei cittadini residenti.

Amesso che infissi adeguati risolvano comunque il problema del rumore, sarebbe di fatto impossibile – a meno di non sopportare disturbi dannosi per la salute – tenere finestre aperte sia per il naturale ricambio dell’aria negli ambienti che in periodo estivo, quando di norma le finestre si mantengono aperte, senza considerare – peraltro – l’impossibilità di fruire regolarmente degli spazi esterni (terrazzi e terrazzini).

Quanto sopra potrebbe determinare danni ingenti e irreversibili sulla salute biologica e psicologica di tutti i residenti.

Il danno biologico è una fattispecie normata dalla legge, ed è un altro dei temi che va quinti inserito nella relazione a supporto della VIA.

Secondo OMS Europa il rumore eccessivo danneggia gravemente la salute

umana e interferisce con le attività quotidiane delle persone a scuola, al lavoro, a casa e nel tempo libero. Può disturbare il sonno, causare effetti cardiovascolari e psicofisiologici, ridurre le prestazioni e provocare risposte di fastidio e cambiamenti nel comportamento sociale.

In proposito, le linee guida (*cfr. Night Noise Guidelines for Europe*) dell'OMS Europa, impongono valori di rumorosità molto inferiori ai limiti previsti dalle attuali normative di legge, per cui anche rientrando in tali limiti, non sarebbero possibili condizioni di vivibilità senza danni alla salute biologica e psicologica.

Si tenga conto, in proposito, che l'attuale tendenza, anche in ottica di sostenibilità, prevede, fra gli SDG (Sustainable Development Goals):

11.3 Entro il 2030, potenziare un'urbanizzazione inclusiva e sostenibile e la capacità di pianificare e gestire in tutti i paesi un insediamento umano che sia partecipativo, integrato e sostenibile

Mentre la strategia sulla mobilità sostenibile contribuirà alla riduzione dell'inquinamento dell'aria e da rumore prodotto dai trasporti, la Commissione si propone di aggiornare anche la direttiva sul rumore ambientale.

Su queste basi, l'impatto della rumorosità dell'opera, anche in caso di solo trasporto passeggeri, deve tener conto delle più recenti prescrizioni in materia, che vanno ben oltre le previsioni di legge non sufficiente a garantire la vivibilità in salute, con rischio di grave danno biologico, nelle proprie abitazioni in relazione all'intensità e alla durata del rumore prodotto dal trasporto ferroviario leggero e tanto più pesante.

Anche in presenza di solo traffico passeggeri (ipotesi della quale si dubita, per le ragioni già esposte nelle premesse), **va pertanto previsto nel regolamento di esercizio della ferrovia, con monitoraggio continuo da parte degli Enti**

di controllo competenti, una velocità di percorrenza della tratta che dovesse restare scoperta non superiore ai 5 km/h, in grado di garantire, di fatto, la pressoché assoluta assenza di rumorosità, con effetti positivi anche sulle vibrazioni di cui si tratta in altro punto.

Si ricorda in proposito che su sempre più numerose strade destinate al traffico automobilistico sono istituiti, anche a seguito di autonomi provvedimenti delle autorità di gestione o – a seguito di ricorsi – autorità giudiziaria, appositi e rigorosi limiti di velocità per contenere entro i limiti di legge le immissioni rumorose a danno dei residenti negli immobili che insistono nelle immediate vicinanze delle strutture stradali.

In analogia a quanto sopra, anche per il solo traffico passeggeri, il limite di velocità a dovrà pertanto costituire un prerequisito per l'esercizio del transito ferroviario sulle aree scoperte per contenere la rumorosità non già entro i limiti di legge ma entro quelli previsti da OMS per non provocare effetti nocivi sulla salute.

Inoltre, in fase di progetto e realizzazione dell'opera, dovranno essere previste tecnologie alternative, verificate dai tecnici del Comitato, come adottate dagli altri Stati membri dell'Europa, che permetterebbero di raggiungere gli obiettivi di sensibile riduzione del rumore prodotto dai treni.

In particolare, dovranno essere inoltre previste tutte le soluzioni costruttive più moderne in termini di materiali e accorgimenti per l'annullamento del rumore di transito sulle rotaie, in analogia a quanto avviene, in ambito UE, in tutte le zone di transito in prossimità di centri abitati nonché come attuato di recente anche nel rifacimento di alcuni tracciati tranviari che attraversano la città di Roma.

Dovrà essere inoltre previsto il transito esclusivo materiale rotabile più moderno, con veicoli realizzati con i più recenti accorgimenti, vietando espressamente il

transito di convogli realizzati con vagoni rumorosi, incompatibili con il transito in zone residenziali.

In sede di Dibattito Pubblico, infine, è stata richiesta una simulazione reale con generatore di rumore generico (bianco) o ferroviario alla stessa intensità che avvertirebbero i residenti nelle proprie abitazioni, alle varie distanze e ai vari piani; tale possibilità è stata negata dal Proponente come “non attuabile”, pur sapendo bene che si tratta di una pratica comune e di semplice attuazione. Si insiste, dunque, anche nella presente sede, affinché tale simulazione reale venga effettuata, ai fini della resa della VIA richiesta.

9. L'impatto visivo

Nella sessione del dibattito pubblico del 14 marzo, e anche via e-mail sul portale dello stesso dibattito, è stata espressamente richiesta una simulazione grafica (rendering) dell'effetto visivo da tutte le abitazioni coinvolte dalla sopraelevazione della ferrovia, dalla metà al termine di via Monterosi.

Nella sessione del 21 marzo sono state tuttavia presentate simulazioni approssimative non in grado di fornire una percezione effettiva della presenza dell'opera dalle finestre delle abitazioni coinvolte.

Si richiede tale simulazione basata sull'attuale visuale dai singoli appartamenti al cui accesso è stata data disponibilità da molti residenti per il prelievo di immagini reali su cui applicare l'effetto visivo della sopraelevazione ferroviaria.

Il risultato di tali simulazioni deve poi essere reso disponibile, necessariamente, per oggettive ragioni tecniche, in tempi successivi alla scadenza del 7 aprile all'attenzione del MITE per una valutazione oggettiva.

10. L'impatto paesaggistico

L'impatto visivo e paesaggistico è impressionante non solo per i residenti in Via Monterosi e Via Tuscia, ma per tutta la comunità locale e per tutta Roma.

L'attuale tendenza progettuale prevede, infatti, di realizzare opere come quella in questione al di fuori dei centri abitati, senza alcun impatto su persone, ambiente e paesaggio.

In tal senso, si ricorre ad opere a basso o nullo impatto per localizzazione o con soluzioni costruttive idonee (interramento), prevedendo addirittura la rimozione di opere concepite e realizzate fino alla metà del secolo scorso e successivamente giudicate inadeguate in termini di sostenibilità complessiva.

Segnatamente, da una prima analisi delle prescrizioni contenute nelle principali tavole del PTPR (che si riportano nella pagina che segue, con annesse legende):

- a) **emerge la presenza su quasi tutto il tracciato proposto** (con l'eccezione dell'attuale Stazione di Vigna Clara senza soprassegni a colori) **di precisi vincoli paesaggistici** (Tavola B); ogni intervento **deve quindi prevedere l'autorizzazione paesaggistica** (Soprintendenza competente per il paesaggio) **con il propedeutico ed endo-procedimentale parere della Soprintendenza archeologica** (i principali vincoli riguardano DM di Veio in campitura diagonale rossa – beni archeologici puntinato in viola- corsi d'acqua righe orizzontali in celeste).
- b) Dalle prescrizioni della Tavola A che determina i livelli di tutela, **emerge la presenza di un bordo adiacente al rilevato degli anni trenta (occupato da insediamenti produttivi prevalentemente abusivi) con destinazione di "Paesaggio degli insediamenti in evoluzione"** ove l'intervento infrastrutturale risulta consentito mentre lo stesso risulta in contrasto

in adiacenza della Torre sulla Via Flaminia ove è presente il “Paesaggio parchi ville e giardini storici” (verde a righe rosse) ove sembrano previsti gli attraversamenti su piloni nonché all’altezza dello sbocco dell’Aniene nel Tevere, punto di elevatissima delicatezza paesaggistico-ambientale ove è presente il “Paesaggio naturale di continuità”.

(si vedano le Tabelle e le relative legende nelle pagine che seguono)

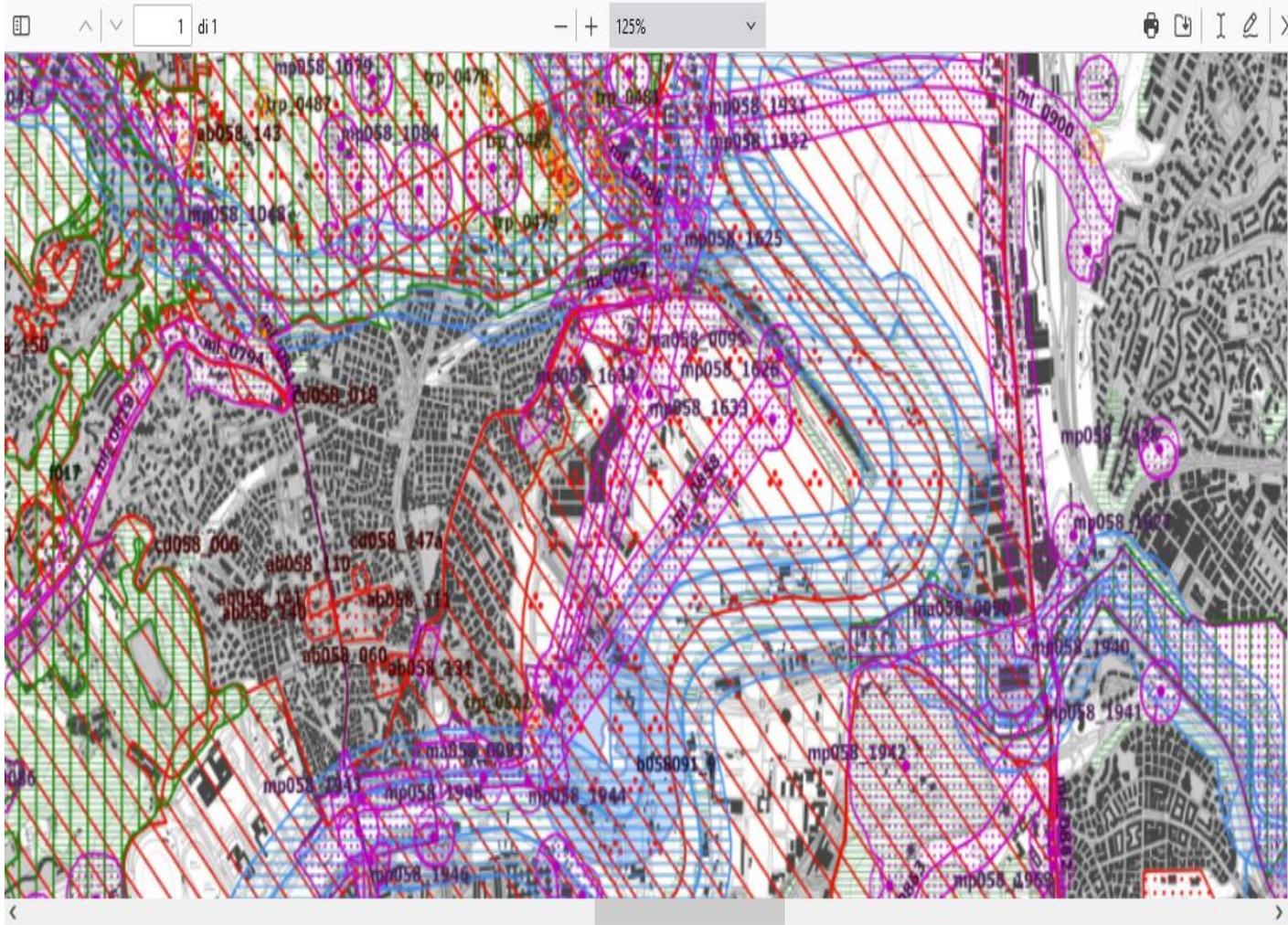


TAVOLA A

Sistema del Paesaggio Naturale	
	Paesaggio Naturale
	Paesaggio Naturale di Continuità
	Paesaggio Naturale Agrario
	Coste marine, litorali e corsi d'acqua

Sistema del Paesaggio Agrario	
	Paesaggio Agrario di Rilevante Valore
	Paesaggio Agrario di Valore
	Paesaggio Agrario di Continuità

Sistema del Paesaggio Insediativo	
	Paesaggio dei Centri e Nuclei Storici con relativa fascia di rispetto
	Parchi, Ville e Giardini Storici
	Paesaggio degli Insediamenti Urbani
	Paesaggio degli Insediamenti in Evoluzione
	Paesaggio dell'Insediamento Storico Diffuso
	Reti, Infrastrutture e Servizi
	Aree di Visuale
	Punti di Visuale
	Percorsi panoramici
	Ambiti di recupero e valorizzazione paesistica
	Piani attuativi con valenza paesistica



Individuazione degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico
art. 134 co. 1 lett. a e art. 136 D.Lgs. 42/2004

Beni districcati	Simbolo	Descrizione	Articolo
	ab058_001	beni, ci e bi) beni singoli naturali: geologici, viti, parchi e giardini	art. 8 NTA
	cd058_001	beni, ci e di beni d'interesse, vaste località con valore storico tradizionale, bellezze paesaggistiche	art. 9 NTA
	cd058_001	beni, ci e di beni d'interesse, vaste località per zone di interesse archeologico	art. 8 NTA
	ab058_001	di riferimento alla legge dell'art. 136 co. 1 D.Lgs. 42/2004 (art. 136 co. 1 lett. a) della presente NTA - natura protettiva	

Ricognizione delle aree tutelate per legge
art. 134 co. 1 lett. b) e art. 141 co. 1 D.Lgs. 42/2004

Beni tutelati di legge	Simbolo	Descrizione	Articolo
	a058_001	a) protezione delle fauce costiere marittime	art. 34
	b058_001	b) protezione delle coste dei laghi	art. 35
	r058_001	c) protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua	art. 36
	d058_001	d) protezione delle montagne super quota di 1.200 mt. s.l.m.	art. 37
	e058_001	f) protezione dei parchi e delle riserve naturali	art. 38
	g058_001	g) protezione delle aree boscate	art. 39 NTA
	h058_001	h) disciplina per le aree assegnate alle università agrarie e per le aree giuridiche da loro create	art. 40
	i058_001	l) protezione delle zone umide	art. 41
	ai058_001	m) protezione delle aree di interesse archeologico	art. 42
	aj058_001	n) protezione anelli di interesse archeologico	art. 42
	ak058_001	o) protezione parti di interesse archeologico e relative fasce di rispetto	art. 42
	al058_001	p) protezione linee di interesse archeologico e relative fasce di rispetto	art. 42
	am058_001	di riferimento alla legge dell'art. 141 co. 1 D.Lgs. 42/2004 (art. 141 co. 1 lett. b) della presente NTA - natura protettiva	

Tutti gli aree indicate nel co. 2 art. 142 D.Lgs. 42/2004 non sono individuate nel presente elaborato.

Individuazione del patrimonio identitario regionale
art. 134 co. 1 lett. c) D.Lgs. 42/2004

Beni unici	Simbolo	Descrizione	Articolo
	ca0_001	aree agricole delle campagne romane e delle bellezze agrarie	art. 43
	cl_001	insediamenti urbani storici e relative fasce di rispetto	art. 44
	tr_001	borghe dell'architettura rurale	art. 45
	up_001	beni singoli dell'architettura rurale e relative fasce di rispetto	art. 45

Per queste ragioni, il progetto attuale dell'opera è del tutto incompatibile con il contesto urbano e sociale in cui si pretenderebbe di inserire, e si chiede dunque la valutazione di ogni più opportuna variante tesa al rispetto della tendenza progettuale vigente.

11. Le possibili alternative e il ritorno al progetto originario

Il progetto di chiusura dell'anello ferroviario ha previsto per decenni la realizzazione di un tracciato che in continuità con Via Monterosi si collegasse con il territorio interrotto dal passaggio di Viale Tor di Quinto con un ponte ferroviario di dimensioni contenute sovrastante lo stesso Viale, ad un livello altimetrico confrontabile con quello di Via Monterosi.

In sede di Dibattito Pubblico è stato espressamente sostenuto che tale soluzione, pur se considerata assolutamente valida e attuabile per decenni da importanti tecnici e manager delle stesse aziende che si sono susseguiti nella progettazione dell'opera, non sia più praticabile.

Le ragioni che sono state addotte si riferiscono al problema dell'insediamento artigiano di via Camposampiero, verso il cui lavoro il Comitato conferma il massimo rispetto, e a non meglio specificati se non genericamente, per la natura stessa del contesto, problemi di pendenza e geometria ferroviaria che per gli spazi e le distanze disponibili consentirebbero la realizzazione dell'opera nell'attuale variante di progetto, di cui cittadini e residenti sono venuti a conoscenza soltanto in occasione dell'avvio del dibattito pubblico.

A fronte, tuttavia, del devastante impatto su territorio e persone determinato dalla versione del progetto attualmente proposta, il Comitato chiede espressamente di tornare a considerare il tracciato originario, se necessario opportunamente modificato per ridurre o annullare anche il pur minimo impatto

sulla zona artigianale di via Camposampiero, andando a insistere su aree di campagna, non interessate da insediamenti abitativi o industriali e quindi senza alcun problema di impatti su paesaggio e salute.

Il passaggio su tali aree di campagna, anche se con un tracciato di lunghezza leggermente superiore, consentirebbe comunque la realizzazione della stazione ove prevista dall'attuale progetto ovvero il riposizionamento della stazione all'interno di tali aree comunque già interessate dal transito della ferrovia Roma – Viterbo con cui realizzare l'area di scambio.

Il mantenimento sostanziale del livello altimetrico dell'opera per l'intero tracciato ne consentirebbe peraltro la copertura integrale fino al termine di Via Monterosi consentendo il contenimento del rumore e la salvaguardia del paesaggio con la possibilità di creare, al di sopra del livello di copertura, parchi e spazi a verde come peraltro previsto dal progetto presentato – e all'epoca approvato – nei primi anni '80 dello scorso secolo.

In ogni caso, nell'ambito del tavolo tecnico di cui all'ultimo punto della presente nota si propone e richiede la costituzione, dovranno essere approfondite tutte le possibili alternative, anche quelle finora inesplorate o valutate superficialmente senza considerare l'irrealizzabilità dell'attuale progetto, corredate dalle relative fattibilità tecnico – economiche per indirizzare la chiusura dell'anello secondo i criteri di sostenibilità già più volte richiamati in altre sezioni della presente nota.

12. Il deprezzamento delle abitazioni – Danno da svalutazione immobiliare

La riapertura della stazione di Vigna Clara e la sola notizia della chiusura dell'Anello Ferroviario hanno già comportato una diminuzione del valore delle

abitazioni delle zone prospicienti la ferrovia.

Il completamento dell'anello e il suo funzionamento a regime, con le implicazioni sopracitate, ne comporterà un'ulteriore diminuzione che non può essere non considerata nell'ambito della realizzazione e del budget stanziato per l'opera.

13. Il tavolo tecnico e tempistiche di riscontro

Come più volte ribadito, l'intenzione del Comitato, favorevole all'opera di chiusura dell'anello ferroviario, è quella di confrontarsi serenamente con tutte le controparti per individuare una soluzione sostenibile e compatibile con paesaggio, ambiente, e condizioni di piena e assoluta vivibilità nelle abitazioni prospicienti la ferrovia, senza il minimo impatto sulla salute.

Il progetto di RFI / Italferr, d'altro canto, anche se affetto da macroscopici errori di sostanza e di forma, è stato elaborato in anni di lavoro di numerosi tecnici delle due aziende, con un notevole sforzo complessivo.

Le soluzioni alternative all'attuale progetto, in termini di tracciato e di tecniche costruttive e realizzative, non possono pertanto essere il risultato di un lavoro di pochi giorni e devono essere condotte da tecnici di pari competenza di quelli che hanno elaborato il progetto e che con questi possano confrontarsi con argomentazioni suffragate da una piena conoscenza del territorio, delle sue caratteristiche geologiche oltre che delle tecniche di costruzione di opere ferroviarie.

Il Comitato ingaggerà pertanto allo scopo tecnici specializzati con cui si chiede espressamente di aprire un confronto fra tutte le parti coinvolte – tecniche e di governo del territorio - con cui, con i necessari tempi di studio, indirizzare una soluzione costruttiva realmente sostenibile sulla base dei criteri più e più volte espressi.

Ai fini di un miglioramento del progetto, in aggiunta alle istanze di integrazione delle necessarie indagini preliminari e istruttorie già descritte *infra*, si propongono altresì alcune modifiche al progetto stesso:

- **Revisione del tracciato**, in uscita dalla stazione di Vigna Clara, che corre in corrispondenza a via Monterosi, allontanandolo dalle abitazioni senza variazioni altimetriche. Le strade incrociate supereranno la ferrovia con cavalcavia e viadotti. Si chiede, comunque, di rivalutare le soluzioni che prevedevano il **tracciato ferroviario parzialmente in sotterraneo**;
- Adibire il futuro Anello Ferroviario al **solo traffico passeggeri**. Il traffico merci è incompatibile in zone residenziali densamente abitate, anche in considerazione delle stime decisamente assurde, sovrabbondanti quanto illogiche in relazione ai tempi ed alle velocità necessarie alla percorrenza. È opportuno costruire la “gronda merci” al di fuori dell’ambito cittadino, con eventuale rimodulazione dell’attuazione del futuro Lotto 3.
- **Per la durata del cantiere**, che dovrebbe essere operativo solo nelle ore diurne, occorre **evitare il più possibile le emissioni di rumore fastidiose** per le proprietà limitrofe (ad es. scegliere i macchinari silenziosi, prestare adeguata manutenzione agli stessi, orientare eventuali sorgenti direttive verso un punto privo di ricettori o comunque protetto ostacoli, informazione e formazione degli operai in modo da evitare atteggiamenti e comportamenti inutilmente rumorosi, ecc.). Inoltre, dovrebbe essere **limitato al minimo il disagio al traffico** di via Monterosi e via Tuscia indotto dai mezzi di cantiere;
- **Risarcimento ai residenti danneggiati** per la svalutazione immobiliare subita secondo quanto previsto da una sentenza della Cassazione (cfr.

Cass. sent. n 13368/17 del 26.05.17) che ribadisce che ogni volta che la realizzazione di una infrastruttura, anche se di pubblica utilità, diminuisce il valore di una casa, è giusto che la collettività risarcisca i proprietari degli appartamenti che da tale opera sono danneggiati per via della conseguente perdita di valore.

* * *

In virtù del mandato conferito, si chiede altresì informalmente – salva la riserva di successiva presentazione di istanza formale – l'accesso a tutti gli atti del procedimento non già oggetto di ostensione, segnatamente quelli correlati alla VAS e alla VIA.

* * *

La scrivente dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art.13 del D.Lgs.196/2003 la scrivente dichiara di essere informata che i dati personali forniti saranno trattati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in qualità di titolare del trattamento, anche mediante strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale le presenti osservazioni sono presentate e per il quale la presente dichiarazione viene resa. Dichiara inoltre di essere informata circa la natura obbligatoria del conferimento dei dati e che sono garantiti tutti i diritti previsti dall'art. 7 "Diritto di accesso ai dati personali ed altri diritti" del D.Lgs.196/2003 e del GDPR (Regolamento UE 2016/679).

Cordiali Saluti

Avv. Isabella Maria Stoppani

(firmato con firma digitale)

(Si allegano procure sottoscritte dai soggetti rappresentati.)